



＜資料＞知的障害特別支援学校に通学する児童・生徒の移動ニーズの分析：移動指導プログラムの検討のための予備的調査として

著者	本間 貴子, 杉田 葉子, 根本 文雄, 米田 宏樹
雑誌名	障害科学研究
巻	43
ページ	99-116
発行年	2019-03-31
URL	http://hdl.handle.net/2241/00157802

資 料

知的障害特別支援学校に通学する児童・生徒の移動ニーズの分析 ー移動指導プログラムの検討のための予備的調査としてー

本間 貴子*・杉田 葉子*・根本 文雄*・米田 宏樹**

知的障害児の移動指導プログラムを検討するための調査として、A 知的障害特別支援学校に在籍する児童生徒の移動に関するニーズに関する質問紙調査をした。その結果、「小学部から高等部段階まで放課後に自宅外で過ごすことが多いこと」、「保護者が高等部段階まで子どもの生活の広がりや交通機関の利用の拡大に合わせて指導を担う一方で、保護者は指導を受けられるサービスについては知らないということ」、「混雑した場所における移動スキルやトラブルへの対応力等の大都市圏中心市に特徴的な課題が日常的に生じていること」、「スピードを出している自転車や歩行者への注意力などの歩道におけるニーズが高いこと」、「困った時の対応力のニーズが高いこと」等が明らかになった。95%以上の保護者が子どもが移動指導を受ける機会を望んでいた。

キー・ワード：移動 移動指導プログラム 知的障害児の生活機能スキル

I. はじめに

知的障害児者の地域社会における社会参加を可能にするうえで、知的障害者本人が地域を移動できることは重要な要素といえる。知的障害教育において「移動」は、知的障害教育教科「生活」(小学部)の「社会の仕組みと公共施設」や「社会」(中学部)の「公共施設と制度」・「地域の安全」・「産業と生活」等との関連を踏まえて指導されることが大切であるとされている(文部科学省[2018] 69)。

我が国の知的障害教育実践を振り返ると、1950年代以降、生活単元学習や作業学習の取り組みの中で、知的障害児(当時、「精神薄弱児」)の移動に関する指導がなされてきた¹⁾。現在も、日常生活の指導や生活単元学習、作業学習のような教科等(領域・教科)を合わせた指導は、知的障害教育における主軸となる指導形

態として位置づけられている(文部科学省教育課程特別支援教育部会, 2016)。しかしながら、各知的障害特別支援学校の教育課程の編成は、学習指導要領に教科別の標準時数が定められている通常教育の教育課程の編成とは異なり、学習指導要領と学校教育目標に照らして内容と時数を定めて教育課程を編成するため、移動に関する指導をどの程度行うかは各学校の裁量に任されている。また移動は学習指導要領においては、例えば、知的障害教育教科「生活」(小学部)の「社会の仕組みと公共施設」や「社会」(中学部)の「公共施設と制度」・「地域の安全」・「産業と生活」等や、自立活動の「5 身体の動き」の「(4) 身体の移動能力に関すること」に関する内容であるが(文部科学省, 2018)、自立活動についても個別の指導計画を基に実施されるために移動の内容が必ずしも入るわけではない現状がある。

五味・神山・本間・山田(2017)の調査では、知的障害児の保護者が移動について学校で指導

* 筑波大学附属大塚特別支援学校

** 筑波大学人間系

を受けているという認識は低く、学校等での移動の練習経験があったと認識している保護者は10%台という結果が出ている（五味ら [2017] 21）。

社会福祉分野における知的障害児者の移動については、平成15（2003）年に移動支援事業（ガイドヘルプ）が全国に法定化され、その後、平成18（2006）年に制定された障害者自立支援法で、移動支援事業は地域生活支援事業の必須事業と位置づけられたほか、自立支援給付（個別給付）では同行援護、行動援護、重度訪問介護、居宅介護の中で移動に関わる支援が行われてきている²⁾（独立行政法人国立重度知的障害者総合施設のぞみの園 [2011] 8；厚生労働省社会保障審議会障害者部会，2015）。福祉分野では教育分野に比して移動に関する支援を法令化するなど積極的に取り組んできたといえるが、福祉分野のサービスのうち、訓練目的で支援する例は多くはない³⁾。そのため、知的障害児者の移動の訓練については半数の保護者は子どもの移動訓練を担い（五味ら [2017] 21）、共働き家庭が増加する中で保護者の負担になっており、福祉サービスの費用も負担になる等の意見がある（独立行政法人国立重度知的障害者総合施設のぞみの園 [2011] 58）。こうした状況から、厚生労働省社会保障審議会障害者部会では通勤・通所・通学における訓練が今後より一層必要になるという意見が出されている（厚生労働省社会保障審議会障害者部会，2015）。

このように、教育・福祉それぞれの分野で知的障害児者の移動に関する指導・支援はなされてはいるが十分とはいえない状況である。しかし、知的障害児者に訓練をすることで成果が上がるということが明らかになっているほか（村上，2013；厚生労働省社会保障審議会障害者部会，2015）、学齢期からの移動の指導の有無が将来の移動の経験を左右するという示唆もなされていることから（五味ら，2017）、教育・福祉の両分野における移動に関する指導の一層の充実が求められる。

ところで我が国が平成26（2014）年に批准し

た「障害者の権利に関する条約」（以下；障害者権利条約）の第二十条では、障害者自身が、できる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとることが示されている。同条には、障害者自身が自ら選択する方法で、自ら選択する時に負担しやすい費用で移動することを容易にすること、障害者及び障害者と共に行動する専門職員に対し、移動のための技能に関する研修を提供すること等が盛り込まれている⁴⁾。障害者権利条約を受けて、厚生労働省社会保障審議会障害者部会における障害児者の移動に関する議論においては、「通勤・通学等に関する移動支援については全てを福祉政策として実施するのではなく、関係省庁とともに連携し、事業者や教育機関による『合理的配慮』の対応、教育政策との連携等をすすめていく必要がある」という提起がなされている（厚生労働省社会保障審議会障害者部会，2015）⁵⁾。

米国では、以前より、知的障害者の移動の指導が、教育と福祉との連携のもとに展開されてきた。特に、福祉分野においても、援護や介助の支援だけではなく、本人への移動の指導や訓練に重点を置いたサービスの充実が図られてきたという特徴がある。ニューヨーク市では、1960-70年代に福祉と教育との連携のもと、公立学校で実施する知的障害者に対する個別の（1対1の）移動指導プログラム（Travel Training）が開発された⁶⁾（本間・米田・野口，2014）。その後、移動指導プログラムは、1990年障害を持つアメリカ人法（ADA）の流れを受けて発展し、福祉機関におけるサービスの充実化が図られ、近年では、①移動指導を担う者が修得すべきコンピテンシーや研修プログラムの整備、②移動の指導について取りこぼしのないように学齢期から連続性のある移動指導を構築するための三層構造による整理がなされている（Western Michigan University and Easter Seals Project ACTION，2004；Easter Seals Project ACTION，2014）。

②の連続性のある移動指導の三層構造（Fig.1）は、「1層目；学校プログラムの中に移

動を取り入れ全生徒に実施」、「2層目；より少数への焦点化した移動アセスメントと移動習熟プログラム」、「3層目；個別（1対1）の移動指導プログラム」である（Easter Seals Project ACTION, 2014；五味ら, 2017）。これを現在の日本の特別支援学校における指導の状況に照らすと、第1層目に相当する学校全体で行う指導として、警察署に協力を得て実施する交通安全教室の開催や生活単元学習・校外学習において移動を取り上げる場合があるだろう。第2層の移動に習熟するためのプログラムの展開は、高等部段階の現場実習前に移動方法について学ぶ機会や実習先までの移動能力に関する個々のアセスメントなどが相当すると思われる。第3層の個別指導は、登下校時にトラブルが生じた際に担任が行うことがあると推察されるほか、実験的取り組みがいくつか報告されている（安部, 1997；齊藤, 2010）。

このように、現在行われている取組を三層構造に当てはめると、各階層に事例として想定される指導があるものの、連続性のある体系的な

システムの中で指導に位置づけられているとはいえ、指導機会を必要とする知的障害児者へ一貫した移動指導が提供できていない状況が危惧される。学校のカリキュラムに移動をどのように系統的に取り入れるか整理することや、移動指導の過不足の現状把握のための移動のニーズ調査が必要である。

そこで、本研究では、知的障害者の移動指導プログラム作成を目指した調査として、知的障害特別支援学校に通う初等教育段階・中等教育段階の児童生徒の移動に関するニーズ調査を実施した。本調査により初等教育段階から中等教育段階の生活の範囲や移動時の特徴と移動に関するニーズを分析・整理し、学校教育で行うことが可能な移動指導プログラムを検討する上で留意点を導出することを目的とした。

Ⅱ. 研究の方法

1. 質問紙の内容・項目

平成30年6月にA知的障害特別支援学校の保護者を対象に児童生徒の移動のニーズに関す

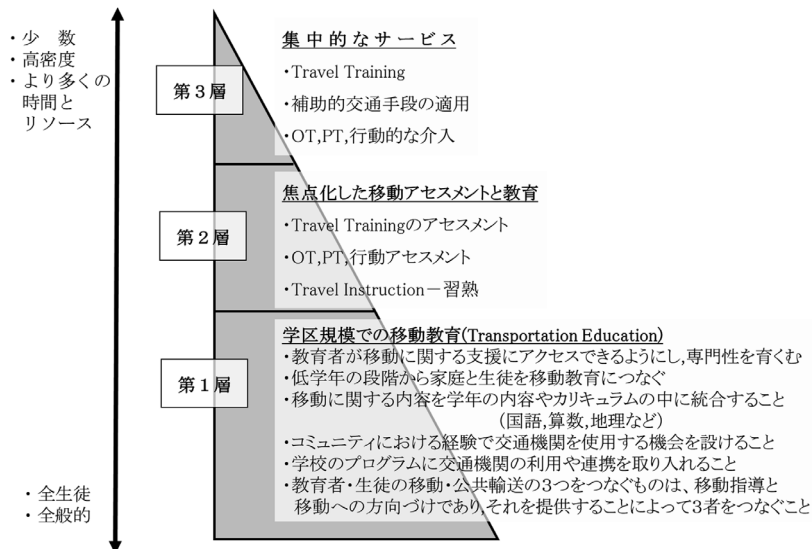


Fig. 1 連続性のある移動指導を構築するための三層構造

出典；Easter Seals Project ACTION（2014）Transportation education in a school system module 2 の“Building a Continuum of Transportation Education”を筆者が翻訳した。

る質問紙調査を実施した。質問内容の概略は、(1) 地域における移動経験について、(2) 移動を教えた経験の有無と使用した支援ツール、(3) 移動に関して子どもに身につけてほしいこと/必要な支援ツール、(4) 移動に関するプログラムの必要性である。回答方法は、選択式、五件法、自由記述の形式をとった（詳細は各項目の結果を参照）。

2. 調査対象

本調査は、A 知的障害特別支援学校の児童生徒の保護者に対し調査研究への同意を得て実施した。回収率は88.9%（63名に質問紙を配布、56名より回答）であった。A 知的障害特別支援学校には、幼稚部・小学部・中学部・高等部まで設置されているが、本調査では小学部から高等部の保護者、小学部20名、中学部17名、高等部19名に協力を得た。A 知的障害特別支援学校の児童生徒の障害種は、ダウン症、自閉症スペクトラム障害、ウィリアムス症候群など様々であり、発達段階は文字の読み書き数を学習する前の段階から小学校中学年の読み書き算数が可能な発達段階までを含み、発達の個人内差もある。

A 学校は、大都市圏の中心市⁷⁾に位置し、昼夜間人口比率は昼間人口が夜間人口を上回る地域にある。また、バス・電車・地下鉄等の交通機関が整備された利便性のよい場所に位置する。学校から最寄りのバス停まで徒歩で約5分、3つの最寄り駅まで約10～15分を要する。最寄り駅から学校までの道は、人通りが多く、歩道を複数の電動自転車が通行するような幹線道路と、人通りが比較的少ない住宅街の道で構成されている。また、A 特別支援学校のある地域の気候は、夏季は暑い時で35℃以上の気温となり、非常に蒸し暑いため、登下校中の熱中症への備えが欠かせないような気候である。一方で冬季は晴天が続き降雪はほとんど無く、非常に乾燥している。

児童生徒は、ほぼ全員が自宅から公共交通機関を利用し通学している（スクールバスによる登下校の送迎がないため）。小学部児童は保護

者や介助者（移動支援事業サービスを利用）の送迎で登下校し、中・高等部の生徒は基本的には単独で登下校するが個々のニーズに応じて保護者や介助者が付き添い登下校している。

厚生労働省社会保障審議会障害者部会の議論では、移動の訓練に関するサービスを検討するにあたり、地域性に応じたものであることが重要であると指摘されている。例えば雪国とそうでない地域、満員電車に乗るような地域とそうでない地域とでは移動のニーズが異なる（厚生労働省社会保障審議会障害者部会、2015）。前述のように本研究が対象とするA 学校は、大都市圏中心市の昼間人口比率の高い地域にあることから、通学時に満員電車に乗ることや混雑した場所を通ることが多い。したがって本調査への回答もそうした地域性の影響を多分に受けていると思われる⁸⁾。

3. 分析方法

選択式および五件法の質問についてはMicrosoft Excelソフトを用いて単純集計した。自由記述については、KJ法を参考に分析整理した。

4. 倫理的配慮

本研究では、研究協力者に対して書面にて調査における個人情報の秘匿、調査の回答内容によって、また、調査への不参加や撤回によって何ら不利益が生じないこと等について説明し、質問紙への回答・提出をもって、同意が得られたものとした。

Ⅲ. 結果と小考察

1. 地域における移動経験

(1) 登下校について：登下校の方法について、「行き」と「帰り」それぞれについて選択式で質問をした（1. ひとりで登下校している、2. 保護者（父母・祖父母）と登下校している、3. 支援者（ヘルパー）と登下校している、4. ひとりの時もあり保護者や支援者と一緒のときもある）。

小学部児童は、全員が保護者あるいは介助者と公共交通機関等を使い登下校をしていた。回

答者20名のうち、登下校で保護者が付き添い通学しているのは4名(20.0%)、保護者と放課後等デイサービス(以下：放課後デイ)の送迎・移動支援の介助者が付き添い登下校をしているのは9名(45.0%)、放課後デイの送迎・移動支援の介助者が付き添い通学をしているのは7名(35.0%)であった。

中学部生徒は、回答者17名のうち、行き帰りいずれか週1回以上単独で登下校している者は10名(58.8%)で、回答者17名中、行き帰りの両方を単独移動している者は5名(29.4%)であった。平日5日の登下校の全てを保護者のみが送迎をしている例はなく、保護者が行き帰りいずれか週1回以上送迎に関わっている者は5名(29.4%)であった。単独移動・保護者の送迎・放課後デイの送迎・移動支援の介助者の付き添いを組み合わせている家庭が約70%を占めた。

高等部では回答者19名のうち、行き帰りのいずれか週1回以上単独移動している者は16名(84.21%)で、回答者19名中、行き帰りの両方を単独移動している者は12名(63.15%)であった。平日5日の登下校の全てを保護者のみが送迎している例はなく、保護者が行き帰りいずれか週1回以上送迎に関わっている者は、19名中5名(26.3%)だった。

以上のように、単独で登下校する者は中学部から高等部に上がるにつれて増加した。放課後デイの送迎や移動支援の介助者の付き添いなど、複数の福祉サービス事業所の支援を活用している例が多く、登下校の移動場面のみとしても、保護者だけでなく、福祉サービスの支援者など複数人が関わっていることが明らかになった。

(2) 放課後の活動場所とその移動手段：放課後の自宅外の活動場所(週当たりの頻度)とその際の移動の状況について記述式で回答を得た(例、月・水：放課後デイ→学校からデイのバスで行き、帰りは保護者が迎え、金：スイミング→保護者の送迎)。

分析の結果、週1回以上放課後に自宅以外で

の活動を有する者は全回答者56名中48名(85.7%)であった。また放課後の自宅以外での活動日数の平均は3日間で、平日5日間通して(月～金曜日)放課後デイで過ごす者が56名中18名(32.1%)いた。活動場所(複数回答)は、放課後デイが47名、放課後デイ47名のうち、放課後デイと習い事の両方を挙げた者が15名であった。習い事は、水泳、学習塾、ピアノ、ダンスなどであった。また、活動場所として、習い事のみのものが1名あった。

放課後の活動場所への移動では、単独移動することがある者は中学部と高等部で合わせて56名中19名(33.9%)いた(小学部はなし)。保護者が送迎をすることがある者は33名(58.9%)、介助者の送迎あるいは事業所の送迎バスの利用者は36名(64.2%)であった。

このように、放課後自宅以外の場所で活動することがある者が85%に上り、そのうち約4割は平日5日間全てを自宅以外で過ごしていた。この理由としては、共働き家庭が一定数あることと放課後デイの充実とがある。また自宅外で放課後活動する者の半数以上は毎日ではなくとも保護者や放課後デイの移動支援サービス等の支援を必要としていた。このように単に自宅と学校間の移動だけではなく、複数の場を経由した上で帰宅するといった生活における活動場所の広がり確認できた。

(3) 登下校以外の単独移動経験の有無と目的地/移動手段：地域や公道を移動した経験(登下校以外)を選択式(1. ある, 2. ない)で質問し、「1. ある」と答えた回答者に、「どこに行くために【目的地】、どのような道を【経路】、どのように【手段】移動したか」について代表例を(3例以内)記述式で挙げてもらった。(例：自宅近くのスーパーへ行くために【目的地】、横断歩道を渡って商店街の中を【経路】、徒歩で移動した【手段】)。

単独移動経験のある児童生徒は全回答者56名中35名(62.5%)で単独移動経験のない児童生徒は21名(37.5%)であった。単独移動経験のある児童生徒の割合は、35名中、小学部低学

年が2名(5.7%)、小学部高学年が3名(8.5%)、中学部が12名(34.3%)、高等部が18名(51.4%)であり、中・高等部の生徒が8割以上を占めていた。

単独移動経験例のうち、自宅から近い場所への徒歩での移動のみ挙げた者は35名中15名であった。交通機関を利用しなければ行くことのできない場所(祖父母宅、習い事等)への移動を含む回答をした者は18名で、全て中学部・高等部の生徒であった。なお、自転車を利用し移動した経験を挙げた者が4名いた。

移動の目的地は、近所のコンビニエンスストアやスーパー等が35名中17名、習い事が10名、放課後デイが9名、現場実習が5名、駅などの待ち合わせ(部分的に1人で移動)が5名、PT、OT、STによる個別の指導等の療育が4名、本屋・理容室が2名で、近所のコンビニエンスストアやスーパーが最も多かった。

このように、単独移動の経験者は全体の半数以上で、ほぼ中・高等部の生徒であった。また中・高等部から交通機関を利用した場所へ単独移動する者が小学部に比して増加した。自宅から近い徒歩圏内では、コンビニエンスストアが多い。

特別支援学校では、小学部高学年～中学部頃から生活単元学習でコンビニエンスストアにおける買い物学習や公共交通機関の利用をカリキュラムに取り入れ指導機会を設定すること

で、生活圏の広がりへの対応を考えることができるだろう。

(4) 移動においてこれまで経験した危険・トラブル：これまで地域や公道を移動している時に、危険だと感じたことやトラブルについて自由記述でたずねた。回答数は56名中39名で全体の70%弱が危険を感じた経験があった。記述内容を、KJ法を参考に整理したところ、Table 1の結果が得られた。

最も多い「不注意・衝動」(回答39名中15名、38.5%)では、前を見ないで歩く、よそ見をする、苦手なものを避けようとして車道に飛び出す等の本人の注意力や衝動性に危険を感じるという意見が挙がった。小学部低学年と中学部の保護者の回答数が他に比して若干多いが、小学部から高等部まで回答があることから生活年齢が上がっても移動時に不注意や衝動性の課題を有する生徒がいることがわかる。

不注意や衝動的な行動は移動場面のみならず普段の生活においても生じている課題と考えられることから、障害特性に応じた環境設定と、そのような環境下での望ましい行動の獲得のための学習機会を、自立活動や日常生活における指導等で設定する必要があると思われる。

次いで多い回答は「自転車にぶつかられる危険性」(39名中10名、25.6%)、「混雑時のトラブル」(39名中8名、20.5%)であった。

大都市圏における自転車事故数は、全国平均

Table 1 地域や公道を移動しているときに感じた危険やトラブル

	小学部 (1～3年)(人)	小学部 (4～6年)(人)	中学部 (人)	高等部 (人)	合計(人)	主な内容
不注意／衝動	6	2	5	2	15	前を見ない、よそ見、確認しない、苦手なものをよける(急に飛び出す)、興味のあるものに近づく
自転車にぶつかられそうになる	3	1	4	2	10	スピードを出した自転車にぶつかりそうになった、ぶつかったことがある
混雑時のトラブル	2	2	1	3	8	他人の足を踏む、傘がぶつかる、カバンやリュックの扱い方、道をふさぐ、迷子
交差点・横断歩道での危険	0	1	1	2	4	周囲の人の信号無視につられて信号を確認しないで渡る、信号のない横断歩道を渡る時危険だった
電車・駅でのトラブル	0	0	2	1	3	電車の乗り間違ひ、バスのチャージ金額不足で改札を出られなくなった
つきまとい・痴漢	0	1	0	2	3	知らない人/知っている人につきまとわれる、痴漢
周囲の人とのトラブル	0	1	1	0	2	電車の席の取り合い、大声を出した時にクレームを受けた
落とし物	1	0	0	0	1	どこかに上着を落としてきた
時間の意識	0	1	0	0	1	17時まで家に帰る約束を守れなかった
持病への対応	0	0	0	1	1	持病で具合の悪い時、途中で休みながら移動した

(N=39)

が全事故のうち約20%に対し30%以上と割合が高くなり（警視庁，2014，2018；大阪府交通安全協会，2017）、東京都における自転車乗車者が第一当事者となる対歩行者事故数は平成21年から平成30年までの平均で3,249件になる。この数は全国の対歩行者事故数の約15%に相当する（警視庁，2014，2018）。大都市圏中心市の昼間人口比率が高い地域においては、人口が3.6倍（名古屋市）から14.6倍（東京都千代田区）になり（総務省統計局 [2015] 116）、三大都市圏主要区間の都市鉄道の混雑率の平均は東京圏163%、大阪圏125%、名古屋圏131%となる（国土交通省，2018）。通勤通学時の駅周辺は混雑していることが予想されることから、自転車や通勤通学者数を含めた歩行環境を十分分析して指導する必要があるだろう。

アメリカでは知的障害児者への1対1の移動指導においては、指導者には本人にとってリスク最小の経路や時間を選ぶ能力が求められる（Office of Travel Training District 75 New York City Department of Education, 2015）。日本においても、三層構造の1層目に相当する全体への指導としては混雑時の歩行方法や乗車方法を教える機会を設定するほか、1対1の指導では、本人の能力と環境を分析しリスクの少ない経路を選んだ上で段階的な練習やトラブルを避ける安全な移動方法などを教えることが考えられる。

その他の回答として「交差点での危険」（39名中4名）、「電車・駅でのトラブル」（39名中3名）、「つきまとい等」（39名中3名）、「周囲の人とのトラブル」（39名中2名）、「落とし物」「時間への意識」「持病の対応」（各1名）があった。

「つきまとい等」は犯罪に巻き込まれるなど大きなトラブルに発展する危険性もあることから、単独移動が増加する中・高等部段階では、様々なトラブル回避と対応について生徒全員に共通で教える内容として設定するほか、より移動を習熟するための学習段階（第2層に相当）や1対1の個別指導（第3層に相当）による個

のニーズに合わせた指導の設定も考えられるだろう。

2. 移動を教えた経験と支援ツール

（1）移動を教えた経験の有無と内容：移動について教えた経験の有無を選択式（1. ある，2. ない）で聞き、「1. ある」と答えた回答者54名（56名中）に内容をスキル（15項目；①信号のみかた，②横断歩道の渡り方，③人や車の少ない道の歩き方，④歩道の歩き方，⑤混雑した場所（道）の歩き方，⑥交差点の渡り方，⑦定期の使い方，⑧ICカード乗車券の使い方，⑨切符の買い方，⑩駅名（バス停名）の読み方，⑪バスや電車の降りる駅の見分け方，⑫バスや電車の待ち方，⑬時計の読み方，⑭困った時の対処方法，⑮携帯電話（スマートフォン）での保護者への連絡方法）とマナー（3項目；⑯歩道や公道を歩く時のマナー，⑰駅やバス停で待っている時のマナー，⑱乗り物に乗っている時のマナー）について複数回答可で聞いた。

移動について教えた経験があると回答した保護者は56名中54名（96.4%）、ない保護者は2名（3.6%）であり、ほぼ全ての保護者が移動について教えた経験があった。内訳は小学部18名、中学部17名、高等部19名であり、学部による大きな違いはなかった。移動を教えた経験がある保護者のうち、福祉サービス事業所等の移動支援の介助者（ヘルパー）にも子どもに対して移動を教えてもらった経験があると認識している保護者は56名中11名（19.6%）であった。

次に、移動を指導した際の内容を分析したところ、以下傾向がみられた（Table 2）。「基本的な交通スキル」における①信号のみかた、②横断歩道の渡り方、④歩道の歩き方は、小学部1～3学年段階から7割～9割の保護者が教えた経験のある内容である。

これらは日本交通安全教育普及協会の交通安全指導事例（以下、交通安全指導事例）のうち、幼児向けの学習内容に含まれている内容であり（日本交通安全普及協会，2018）、本調査においても小学部低学年から保護者が必要に感じて教えた経験があることから、学校教育においても

小学部低学年段階で共通に教える内容（経験させる内容）として扱うことで、家庭と学校での移動経験や指導の相互補完が可能になり、初歩段階の指導の取りこぼしを防ぐことができるだろう。

一方で⑤混雑した場所の歩き方、⑧ICカード乗車券の使い方、⑨切符の買い方、⑫バスや電車の待ち方、⑬時計の読み方、⑭困った時の対処方法、⑮携帯電話（スマートフォン）での保護者への連絡方法については、小学部4～6年段階になると、教えたことのある保護者が小学部1～3年から15%以上増加していた（Table 2）。

これらの内容は、小学部低学年より中学年以降で子どもに必要だと感じる保護者が増加する内容であると考えられる。特に、⑧ICカードの使い方、⑫電車やバスの待ち方は小学部4～6年段階で6～8割の保護者が教えた経験があることから、例えば校外学習や生活単元学習等で公共交通機関を使用する際にICカードの使い方や乗り物の待ち方を教えることで、家庭と学校の指導の相互補完が可能になるだろう。

また、割合としては半数以下だが、⑭困った時の対処法は小学部1～3年段階に比して小学部4～6年段階では44%以上の増加がみられた。A特別支援学校では中学部段階より単独での登下校が可能になることから、単独登下校の準備として困った時の対処方法を教えるはじめる保護者が増加することが考えられる。

小学部から中学部になる段階では、⑥交差点の渡り方、⑦定期券の使い方、⑩駅名の読み方、⑪バスや電車の降りる駅の見分け方、⑫バスや電車の待ち方、⑬時計の読み方、⑭困った時の対処方法、⑮携帯電話での保護者への連絡方法がそれぞれ15%以上増加した。⑥の内容は交通安全指導例では小学校1・2年に含まれる内容だが、本調査では、中・高等部では移動を教えたことのある保護者36名中23名（63.8%）という結果になった。

中学部から高等部段階では、⑤混雑した場所（道）での歩き方と、⑮携帯電話の使い方がそれぞれ中学部段階より15%以上増加した。⑤

混雑した場所（道）での歩き方は、小学部4～6年段階より増加し始めるが、より生活圏が広がり公共交通機関を利用する機会が増える高等部段階では、8割以上の保護者が必要に感じて教えた経験があることがわかった。

⑮携帯電話での連絡の仕方は、小学部1～3年では0%だったが、小学部4～6年段階では約22%、中学部では約64%、高等部段階では約90%まで増加した。

これらの内容は、教える時期は各児童生徒で異なるが、高校卒業までにほぼ全ての生徒が保護者から教えられている内容であるため、個々の子どものニーズと保護者の意向を踏まえて教える時期を設定することが望ましいと考えられる。

総じて「基礎的交通スキル」については、小学部1～3年段階で保護者が必要だと感じて教えている場合が多く、「交通機関利用時のスキル」のICカードの使い方やバスの待ち方など基本的な項目と「困った時のスキル」は小学部4～6年段階から保護者が教えている内容として出現し、「交通機関利用時のスキル」の多くは中学部段階から保護者に教えられている。中学部段階で増加する切符を買う、バス停や降りる駅を見分ける等の内容については、路線図で行先表示の文字を読めることや発着時間を確かめること、行先に応じた金額を理解し、財布から金銭を出し支払う動作の獲得等のレディネスが必要であり、小学部段階で教えられているICカードの利用よりも難易度が高い課題といえる。小学部段階で「交通機関利用時のスキル」を学ぶ上で必要となる文字や数、時計、手と目の協応等の認知的学習や生活経験を提供することが重要であろう。

個々によって移動の各ニーズが生じる時期が異なり、目指すゴールも異なることを踏まえ、Fig. 1の第2層に相当する同様のニーズの子どもの小集団に対する指導や第3層の個別の指導を設定することが考えられるだろう。

（2）保護者が移動について教えた際に使用した支援ツール・方法：移動を指導した際の支援

Table 2 移動に関して教えたことのある内容（複数回答可）

学部 (各部の回答者数、合計56人)		小学部 1～3年 (11人) N=11	小学部 4～6年 (9人) N=9	中学部 (17人) N=17	高等部 (19人) N=19
教えたことのあるスキル・マナー (①～⑮:スキル、⑯～⑳:マナー) 上段:人数 下段:各部の回答者数に対する割合%		(合計56人)			
基本的 交通 スキル	①信号のみかた	10	8	16	16
		90.9%	88.9%	94.10%	84.2%
	②横断歩道の渡り方	9	8	14	16
		81.8%	88.9%	82.40%	84.2%
	③人や車の少ない道の歩き方	2	4	7	8
		18.2%	44.4%	41.20%	42.1%
	④歩道の歩き方	8	8	14	14
交通 機関 利用 時の スキル		72.7%	88.9%	82.4%	73.7%
	⑤混雑した場所(道)の歩き方	2	5	9	16
		18.2%	55.6%	52.9%	84.2%
	⑥交差点の渡り方	2	2	12	11
		18.2%	22.2%	70.6%	57.9%
	⑦定期乗車券の使い方	3	3	9	13
		27.3%	33.3%	52.9%	68.4%
時計	⑧ICカード乗車券の使い方	7	8	15	14
		63.6%	88.9%	88.2%	73.7%
	⑨切符の買い方	0	5	12	13
		0.0%	55.6%	70.6%	68.4%
	⑩駅名(バス停名)の読み方	3	3	10	14
		27.3%	33.3%	58.8%	73.7%
	⑪バスや電車の降りる駅の見分け方	2	1	10	14
の困 った 時 の マ ナー		18.2%	11.1%	58.8%	73.7%
	⑫バスや電車の待ち方	5	6	14	15
		45.5%	66.7%	82.4%	78.9%
	⑬時計の読み方	0	2	10	13
		0.0%	22.2%	58.8%	68.4%
	⑭困った時の対処方法	0	4	11	15
		0.0%	44.4%	64.7%	78.9%
マ ナー	⑮携帯電話(スマートフォン)での保護者への連絡方法	0	2	11	17
		0.0%	22.2%	64.7%	89.5%
	⑯歩道や公道を歩く時のマナー	10	6	16	15
		90.1%	66.7%	94.1%	78.9%
マ ナー	⑰駅やバス停で待っている時のマナー	9	6	15	13
		81.8%	66.7%	88.2%	68.4%
	⑱乗り物に乗っている時のマナー	9	7	17	17
		81.8%	77.8%	100%	89.5%
①～⑳の平均%		40.9%	53.3%	75.8%	74.2%

註；スキル①～⑮において前学部（前段階）より15ポイント以上割合が増加している箇所をグレーで示した。

ツール・方法について全35件（移動指導経験がある回答54件中、64.8%）の自由記述の回答をKJ法を参考に整理すると、Table 3の結果が得られた。「交通ルール全般を教えるための教材（事前に行う学習）」としては、交通ルールや安全に関する絵本（手作りも含む）、交通安全教室の受講、想定質問をするなどしてシミュレーションをするなどが挙げられた。「実際に教える際の方法」としては、声かけ、模倣が挙げられた。実際に教える時に用いるだけではなく本人が継続して使用できるツールとして、視覚的な支援ツールが最も多く、35件の回答のうち45.7%に相当する16件の回答があった。視覚的な支援ツールは、高等部段階で多く見られた。保護者と連絡をとる携帯電話（スマートフォン）や困った時に使用するヘルプカードは中学部・高

等部段階で見られた。GPSも中学部以降の保護者が回答しており、単独移動する機会が出る生活年齢であることを反映していた。

3. 身につけて欲しいこととあったらいい支援ツール

(1) 身につけて欲しいこと：「移動に関して身につけて欲しいこと」について得た53件の自由記述の回答をKJ法を参考に整理した。

「マナー」に関する記述をした保護者が回答者53名中27名で最も多く、次いで「困った時の対応」が19名、「歩行時のスキル」が14名、「公共交通機関の利用のスキル」が12名、「トラブル回避」が7名、「雨の日の対応」が7名、「体力」が1名であった（Table 4）。「マナー」のうち、「大きな声や常同行動の調整」を挙げた保護者は小学部低学年の保護者が5名と約半

Table 3 移動について教えた際に使用した支援ツール・方法

		小学部 (1～3年) (人)	小学部 (4～6年) (人)	中学部 (人)	高等部 (人)	合計 (人)	主な内容
交通ルール全般を教えるための 教材・ツール	事前の学習	2	0	3	0	5	絵本、DVD、警察署の交通安全講習、 想定シミュレーション
実際に教える際の方法	声かけ・模倣	3	0	2	1	6	声かけ、模倣、言葉による説明
	繰り返し経験	0	0	2	2	4	何度も繰り返し経験させた。少しずつ一人移動の距離を 伸ばし繰り返し練習をした。
実際に教える際の方法 ＋ 本人が継続的に使用可能なツール	視覚的な支援ツール	3	1	4	8	16	写真を使った順路表、行先や道順を記したメモ
	携帯電話	0	0	1	1	2	携帯電話
	ヘルプカード	0	0	0	3	3	ヘルプカード
保護者が確認するためのツール	GPS	0	0	2	2	4	携帯のGPS
その他		0	0	0	1	1	1度で覚える特性があったので、1度練習をした。

(N=35)

註；35件の自由記述の回答をKJ法を参考に整理した。

Table 4 身につけて欲しいこと

		小学部 (1～3年) (人)	小学部 (4～8年) (人)	中学部 (人)	高等部 (人)	合計 (人)	主な内容
マナー	大きな声、 常同行動の調整	5	2	2	0	9	大きな声・不必要な声・独り言(ぶつぶつ言う)を出さない、 急に走り出さない 人との距離感(特に異性に対して)、 混雑した乗り物に乗った時の人との距離感 他人に迷惑をかけない 優先席・整列乗車などのマナー、降りる人が先・降りる人のためにス ペースをつくる
	人との距離感、 混雑への対応	0	0	3	4	7	
	迷惑をかけない	0	2	4	0	6	
	電車やバスの 乗車マナー	0	0	1	4	5	
困った時の対応		3	2	7	7	19	困った時に周囲の人(駅員さん・警察官)に助けを求められる、困った 時・イレギュラーなことが起こった時に保護者や学校に連絡できる、イレ ギュラーなことが起こった時のために何通りかの対応ができる
歩行時の スキル	信号・横断歩道 (交差点)	6	1	1	1	9	信号を守る、横断歩道を渡るとき左右を見て車がこないか確認する、周 囲の信号無視に左右されない 前を見て歩く、まっすぐ歩く、周囲に注意して歩く、保護者と手をつながず 歩くことができる
	歩く時の視線、 注意力	1	1	1	2	5	
公共交通 機関利用 のスキル	駅やバス停での 基本的スキル	2	1	2	0	5	チャージ型バス・切符・無料券の使い方(出すタイミング)、電車やバス の基本的なルール 路線(ルート)の検索(目的地への最適ルート、様々なところへ行く際の 検索)、時刻表をよむ 行先の標示の見分け方、降車場所(駅・バス停)の見分け方
	路線調べ、時刻表	0	1	2	2	5	
	行先を見分ける、 降車場所を見分ける	1	0	1	0	2	
トラブル回避		1	2	3	1	7	危険な人を見分ける、不審者から離れる、危険やトラブルの回避
雨の日の対応		0	1	1	0	2	傘のさし方、雨の日でも遅刻しない
体力		0	0	1	0	1	混んでいる電車でも座らなくてもよい体力

(N=53)

註；53件の自由記述の回答をKJ法を参考に整理した。

数を占めた。「人との距離感」を挙げた保護者は中学部・高等部の保護者であった。

混雑した公共交通機関を利用する機会が増える生活年齢ということに加え、思春期ということもあり、異性との距離感を保ち、混雑した電車やバスで誤解をされないような振る舞いを身に付ける必要性が出てきたためであろう。

同様に、電車やバスの乗車マナーについても、交通機関を利用する機会の増加する中学部・高等部の保護者にのみみられた。「(2) 移動を教えた経験の有無と内容」に示したように、マナー

については小学部低学年から教えたことのある内容として8割以上の高い割合を示していたが、上述の結果から小学年低学年段階で必要なマナーと中学部・高等部段階で必要なマナーは異なる傾向がみてとれる。

「困った時の対応」は、小学部から高等部までの保護者が身につけて欲しいことに挙げたが、19名中14名が中学部・高等部の保護者であり生活年齢が上がり単独経験の機会が出てくるに従い増加する傾向にあった。これは「(2) 移動を教えた経験と支援ツール」の困った時の

スキルにおける傾向に符合する。教えたことのあるスキル困った時の対応として保護者が子どもに身につけて欲しいと思うスキルは主に2つで、1つは困った時周囲の人（駅員や警察官）に助けを求められること、2つ目は、困った時やイレギュラーなことが起こった時に保護者に連絡を取れることであった。

「歩行時のスキル」のうち、交通安全指導事例において幼稚園段階の内容である「信号・横断歩道のスキル」（日本交通安全教育普及協会、2018）については、本調査では9人中6人が小学部1～3学年の保護者であったが、少数であるが中・高等部の保護者にもみられた。主な内容は、「横断歩道を渡る際に左右を見て車が来ないか確認をする」、「信号無視の人につられず、自分で信号を確認して渡る」など、単純な信号の色の認知理解だけではなく、周囲へ注意を向け判断をすることが身につけて欲しいこととして挙げられる傾向にあった。「歩く時の視線、注意力」は交通安全指導事例においては小学校段階までの内容であるが（日本交通安全教育普及協会、2018）、本調査では、小学部から高等部にわたり身につけて欲しいと望む保護者がいた。知的障害教育においては、本来小学部段階での指導が想定される内容についても中学部高等部においても課題になっていることがわかる。一旦教えたら終わりではなく、時間において確認して定着を促したり、ニーズに応じて個別に指導をしたりすることが必要であろう。

「公共交通機関利用のスキル」では、小学部低学年段階からIC乗車券の利用方法や電車やバスに乗車する際の基本的なルールを身につけて欲しいことに挙げる保護者がいた。実際に「(2) 移動を教えた経験の有無と内容」においても小学部低学年段階からIC乗車券を教えたことのある保護者が多い。

大都市圏中心都市においては公共交通（鉄道・バス）の分担率が地方中核都市や地方都市に比して高くなる傾向があることから（国土交通省〔2012〕4, 6, 11, 13）、大都市圏における移動指導においては、交通機関を利用するスキル

へのニーズが地方都市よりも高いと推察される。路線検索や時刻表の見方を身につけてほしいという回答は、中・高等部でみられ、生活範囲の広がりによって中学部段階以降により必要と感じる保護者がいる傾向にある。

「トラブル回避」については、単独移動の機会が増える中学部・高等部だけではなく、小学部においてもニーズがあった。Table 1にも示したように、つきまとい等のトラブルは小学部段階からある。またその他のトラブルに関する回答で、混雑した電車内で他者とトラブルになり保護者が対応した例や、大声を出して歩道を歩いていたところ、変な目で見られたという回答があった。

トラブルに巻き込まれないためのスキルや対応方法を身につけて欲しい保護者は望んでいる。「雨の日の対応」は、交通安全指導事例では小学校段階で教える内容である（日本交通安全教育普及協会、2018）。傘の差し方や歩き方だけではなく、悪天候時も遅刻しないように時間に余裕をもって移動する等の生活力に関する内容も中学部・高等部段階では必要と考えられる。

「身につけて欲しいこと」をまとめると、歩行時の基本的なスキルだけではなく、常同行動の調整・人との距離感など移動の指導だけではなく学校生活全体や自立活動でも取り組まれるべき内容も含まれる傾向にあった。また単に目的地まで移動できるということではなく、困った時の対応方法やトラブルの回避など不測の事態への対処方法もニーズとして課題となる。

(2) 移動の際に必要なと思う支援ツール：移動の際に子どもにどのような支援ツールがあるという自由記述で回答を得たところ、40名の回答があった（71.4%；自由記述）（Table 5）。

回答内容を、KJ法を参考に整理すると、次のような傾向がられた。「本人の移動を支えるツール等」として、「ナビゲーションツール（ICTツール）」、「視覚支援ツール」、「常同行動や気持ちのコントロールを支える支援」、「携帯電話・スマートフォン」、「公共の場における知

Table 5 移動の際に必要なと思う支援ツール

		小学部 (1～3年) (人)	小学部 (4～6年) (人)	中学部 (人)	高等部 (人)	合計 (人)	主な内容	
本人の移動を支えるツール等	ナビゲーションツール (ICT)		5	0	2	7	14	知的障害者にもわかりやすい目的地まで導いてくれるナビゲーションアプリ、危険な場所や交差点を渡る時に簡単な音声で注意してくれるアプリ、ロボット、機械、乗り換えや行先を知的障害者も簡単に調べることのできるアプリ)
	視覚支援ツール	困った時のコミュニケーションツール	2	1	2	6	11	困った時に提示するカード
		順路等を示すツール	1	0	2	0	3	写真付きの順路を示した紙
	常同行動や気持ちのコントロール等を支える支援		0	1	0	0	1	公道を歩く際に必要なマナー、交通機関を利用する時は不必要な声を出さない、これらを支援するツール
	携帯電話、スマートフォン		0	1	1	0	2	携帯電話、スマートフォン
	公共の場や交通機関における知的障害者にわかりやすい標識や説明書き		1	0	0	0	1	禁止マークだけではなく「こうする」といいう表示や注意書きもあるとよい
	人的支援が必要		0	2	0	1	3	介助者・ヘルパー・保護者の見守りが必要、「見守り隊」
実際に教える際の方法	練習を繰り返すこと		0	0	2	2	4	繰り返す、経験が一番大切
	動画による学習 (事前学習)		1	1	1	0	3	様々な状況を動画にまとめて事前に勉強できるとよい、家庭で学習できるDVDがあるとよい
	具体的な行動を説明		0	0	1	0	1	「腕の長さだけ人から離れて歩く」などの具体的な説明
の認 保 する 者 た が め 確 る ツ ール	GPS		0	1	1	2	4	高性能なGPS、GPS付の携帯電話や靴、子どもの駅の通過を親の携帯に知らせるシステム

(N=40)

註；40件の自由記述の回答をKJ法を参考に整理した。

的障害児者にもわかりやすい標識や説明書き」、「人的資源」に関する記述がみられた。「ナビゲーションツール」では知的障害児者をわかりやすく目的地へ導いたり、危険な場所や道を間違えたときに注意をしてくれたりするアプリやAIなど、今日の技術開発に期待する意見が小学部から高等部まで14件と最も多く挙げた。「視覚支援ツール」は順路を示すツールが3件に対し困った時に対応するためのツールが11件と多く、「身につけてほしいこと」(Table 4)に「困った時の対応」への多くのニーズが挙げたことに符合する。

「実際に教える際の方法」としては、「練習を繰り返すこと」、「動画による事前学習等」、「具体的な行動を説明する」等の内容が挙がり、「本や口頭の説明だけではなく、家庭で学習できる動画教材があるといい」という意見があった。「保護者が子どもの位置情報を確認するためのツール」ではGPSが挙がり、より高性能なGPS

や靴の中に装着するタイプのGPSを求める意見があった。

今日のICTツールの発展により、保護者からも移動の支援ツールの開発を期待する意見があった。携帯電話が普及する以前は単独移動の際の保護者への連絡方法は公衆電話であったが、スマートフォンが出てここ数年のうちにA特別支援学校においても、普段の登下校でインターネットTV電話(スカイプやアップル社のfacetime等)やショートメール(LINE Corporation社のラインなど)で連絡をとる生徒が増えている。携帯電話のメールでは文字を1文字1文字打ち込むことができなくても予測変換が可能で、書字が困難な生徒も「学校につきました」などメールやショートメール用スタンプで保護者に送ることができる。またTV電話では本人がうまく話すことができなくても保護者は周囲の状況を多少知ることができる。電車が停まった時や迷った時は、写真撮影ツールを使うことがで

できれば駅名や周囲の状況を撮影し、保護者に送ることも考えられるだろう。移動の指導を行う上では、最新の技術情報を入手しながら、本人に合った支援ツールを用いる必要があると思われる。

4. 単独移動の必要性和移動に関するプログラムの必要性

(1) 単独移動の必要性：子どもが単独で地域や公道を移動する必要性を感じているか五件法で質問した（1. 強く感じる、2. まあまあ感じる、3. どちらともいえない、4. あまり感じない、5. 全く感じない）。

その結果、「強く感じる」が56名中41名（73.2%）、「まあまあ感じる」が11名（19.6%）、「どちらともいえない」が3名（5.4%）、「あまり感じない」1名（1.8%）、「全く感じない」が0名であった。「強く感じる」、「まあまあ感じる」を合すると約95%になり、多くの保護者が子どもの単独移動の必要性を感じている結果となった。

(2) 単独移動や支援者との移動指導プログラムの必要性：単独移動や支援者との移動に関する指導プログラムへの受講希望を三件法で質問した（1. すぐ受けさせたい、2. 将来受けさせたい、3. 興味はない）。その結果、全回答者数56名中、「すぐ受けさせたい」が47名（83.9%）、「将来受けさせたい」7名（12.5%）、「興味なし」2名（3.6%）で、移動指導プログラムがあれば受けさせたいという保護者は（「将来受けさせたい」も含めると約95%であった。また、福祉サービスで移動指導をしている事業所等を知っていると答えた保護者はいなかった（幼稚園や保育園で警察署が行う交通指導教室をやった経験があると答えた者が1名いた）。

このように単独移動の必要を感じる保護者がおよそ95%と高く、移動指導プログラム（単独移動と支援者と移動の双方を含む）への期待も約95%に上った。保護者の多くは家庭で移動を指導しているが（約85%）、本調査では福祉サービスで移動指導を行っている事業所を知っている保護者はおらず、さらに五味らの調査で

も、学校で移動指導を行ってもらったと回答した知的障害者の親が10%程度であると指摘されていることから（五味ら、2017）、家庭以外にサービスを提供する機関が十分には機能していないために、家庭が担っている状況があると考えられる。欧米では移動指導の専門家を育成し、専門家がサービスを提供する体制が整いつつあるが（Easter Seals Project ACTION, 2014）、家庭に100%任せるというのではなく、各機関が、合理的配慮の文脈で、どのような指導サービスを提供できるか検討・整理する必要があるだろう。その際には、本調査では95%の保護者が単独移動を必要とするという調査結果となったが、単独移動が可能な者のみを対象とするのではなく、単独移動の練習をするまでの途中段階（介助者と移動する段階、交通の基本を学ぶ段階、公共交通機関を利用する前段階）の指導も連続的・系統的に提供することが望ましいと思われる。

IV. まとめと今後の課題

本調査の結果、現状として①小学部段階から高等部段階まで放課後に自宅外で過ごすことが多いこと、②知的障害児者の移動を支えるのは、保護者と介助者であり小学部段階から様々な人と移動をする機会が多いこと、③「混雑した場所の移動」（駅の通路、車内、歩道等）におけるトラブルや対応力などいわゆる大都市圏中心市ならではの課題が日常的に生じていることが明らかになった。それに対してニーズとして①保護者は高等部段階まで子どもの生活の広がりや交通機関の利用の拡大に合わせて指導を担っているが、指導を受けられるサービスについては知らないということ、②移動指導において保護者は視覚支援ツールの使用など様々な工夫をしており、より知的障害児者のニーズに合わせたICTツール等の開発に期待が高いこと、③スピードを出している自転車や歩行者への注意力や対応力など歩道における指導ニーズが高いこと、④困ったことへの対応力へのニーズが高いこと等が明らかになった。また95%以上の保

護者が子どもが移動指導を受ける機会を望んでいた。

ニーズをより詳細に分析すると、初等教育段階（小学部）から後期中等教育段階（高等部）までの学部毎の特徴を以下のように推察できた（Fig. 2）。中学部以降から、「交通機関利用時のスキル」、「混雑した場所・道の移動」、「困った時の対応」「携帯電話での連絡」、「地域のコンビニエンスストア等の利用経験に伴う移動」に関するニーズが高まっている。どのように教育分野と福祉分野で移動に関する指導を担っていくかは今後議論が必要であり、現時点で必ず学校教育で導入すべき学習課題として位置付けることは難しいが、中学部以降では、Easter Seals Project ACTION（2014）の示す第1層に相当する指導としては、移動を含む生活単元学習や校外学習等を行う際に上記のニーズに関する学習内容を取り上げたり、移動に主軸を置く授業を設定する機会をもつことが考えられるだろう。生活単元学習や作業学習、総合的な学習の時間等、校外学習を含む単元を実施する際には、移動を一過性の経験に終わらせるのではなく、より丁寧に指導できるような余裕をもった授業計

画と指導体制にすることで、生徒に地域の移動について考える機会や、地域で暮らすことや社会参加を考えるきっかけを作ることにも可能だと思われる。

小学部段階では、中学部以降に比べ地域の移動に直接関わるニーズは低いものの、小学部段階から様々な人（介助者）と移動する機会があることと週1回以上は放課後デイで過ごす者が85%以上いることから、教師や保護者以外の人と歩くときのマナーや友達や他人と車や公共交通機関に乗る時のマナーなどを日常生活の指導や生活単元学習や校外学習等の中で教える機会を設定することが考えられる（第1層）。その際、Fig. 2に示したように、小学部段階で求められる「基本的交通スキル」については、全体に「交通安全学習」として提供することも考えられるだろう。

また小学部段階は、地域を移動するスキルにつながるレディネスに相当する指導を行う時期に相当する。例えばニューヨーク市の移動指導では、公道に出る指導の前に学校内で目的地に辿り着けるか、約束を守って移動できるか指導する段階がある（本間・野口・米田，2013）。

	小学部 1～3年	小学部 4～6年	中学部	高等部	備考
基本的交通スキル 信号・横断歩道・歩道	← 信号、横断歩道の渡り方、歩道の歩き方、マナー →				小学部1～3年段階から教えた経験のある保護者が多い。身に付けてほしいスキルでは歩行時のスキルは小学部段階で多い。
交通機関利用時のスキル等 駅名、駅の見分け方、交差点の渡り方	← IC乗車券を使う経験、乗り物の待ち方など → 交通機関利用時の様々なスキルやマナー				小学部段階はIC乗車券の使い方へのニーズが高く公共交通機関の使い方や駅名の見分け方、切符の買い方などは中学部以降でニーズが高い。
混雑した道・場所の移動 人との距離感	← 学校の校舎内等での移動やお使い並んで待つ経験 → 混んでいる公共の場や交通機関を移動するスキル				中学部段階より保護者の教えた経験に必要なスキルにおいて回答者が上昇
困った時の対応	← 学校生活・日常生活等における困った時の意思表示 → 移動中に困った時の対応・連絡				中学部段階より保護者の教えた経験に必要なスキルにおいて回答者が上昇
携帯電話・スマートフォンでの連絡	← 個々に応じた連絡方法 → 顔の見えない相手との会話、いる場所の伝え方				携帯電話の使い方のニーズは中学部、高等部に上がるにつれて上昇する
地域のコンビニ等の利用経験の広がりに伴う移動経験	← 目的地に行き、帰るまでの一連の生活経験の中での移動の学習 →				ひとりで移動する経験は中学部、高等部の生徒の保護者のみ回答があった。家の近くのコンビニエンスストアが多い。
不注意や衝動性への支援	← 障害特性に応じた環境設定と、そのような環境下での望ましい行動を獲得するための学習 →				38.5%の保護者がこれまで経験した移動時のトラブルに不注意や衝動性に関する内容を挙げている。
移動のレディネスとなる学習 文字・数、手と目の協応、生活経験、意思表示	← →				

Fig. 2 初等教育段階から後期中等教育段階で想定される移動ニーズの変化（A 特別支援学校の事例）

Fig. 2の小学部の点線の部分は、矢印線につながるレディネスとして想定される内容を示している。小学部段階で行う、「学校環境において約束を守って移動する」、「事務室や保健室におつかいに行く」、「順番に待つ」、「困った時に助けを求める」、「大切な物を管理する」等の経験は地域を移動する力につながるだろう。こうした学習の中でアセスメントをすることで、将来の移動においてどのような課題があるか把握することも可能かもしれない。

第2層については、移動のニーズが高まる中学部以降において、個の移動ニーズに応じたグループ別の小集団の学習を取り上げることも考えられる。移行期に相当する高等部では、「交通機関利用時のニーズ」、「混雑した場所・道の移動」、「困った時の対応」、「携帯電話での連絡」等のニーズがさらに高まり、より個別的な対応が必要になると予想される。第3層に相当する個別の指導で目的地に移動するための学習を提供することも考えられる。第2、3層を行う場合は、登下校の様子を保護者や移動支援サービスを提供する福祉機関の介助者から話を聞くことで、より個に応じた指導を提供することが可能になるだろう。

また第3層の1対1の個別指導については、「単独移動を目指すもの」だけではなく、「介助者との移動において自分でできることを増やす等のレベルアップを図るもの」も含めることで、全体への指導や少人数の指導では習得が難しい児童生徒や行動援護を必要とする行動障害のある生徒の移動ニーズに応えることが可能になると思われる。しかし、第3層については特に人的なリソースが不可欠である。先駆的事例であるニューヨーク市では、1対1の個別の移動指導を行う教員は、他に授業を持たず、移動指導のみを専門的に行っている（本間・野口・米田，2013）。現在の制度上、学校教育では移動指導のみを専門的に行う教職員を配置するようにはなっておらず、第3層については現状のままでは学校教育における提供は困難だと考えられる。教育・福祉でどのように分担・連携してサー

ビスの提供が可能か検討する必要があるだろう。

さらに、移動指導を提供する担い手への研修や講習の課題もある。アメリカでは、プログラムを作成・管理する指導者“instructor”（学校では正規教員が担う）と実際に指導を担当する訓練実施者“trainer”（学校ではアシスタント教師が担う）に必要なコンピテンシーが整理され、訓練実施者向けの講習が提供されている（Easter Seals Project ACTION, 2004）。日本においても行動援護従業者養成研修や強度行動障害支援者養成研修があるが、ニューヨーク市で実施している訓練実施者向けの講習は、行動援護従業者養成研修や強度行動障害支援者養成研修のように行動障害のある自閉症を想定した行動支援全般への研修ではなく、自閉症以外の知的障害者も対象とし、移動により特化している（援護支援ではなく単独移動を目指した指導のため）。例えば、行動援護従業養成研修では本人の特性の分析とアセスメントと支援方法が中心であるが、ニューヨーク市では、交差点の構造と知的障害者が交差点で待ったり渡ったりする時にどうすれば最適か分析することや、車両の交通量や歩行者の動き、街並み、季節要因、避難場所、社会環境、交通環境を分析することも講習では重視される。また、子どもの移動時のボディポジションのモニタリングの仕方、分析やフィードバックに用いる教材の学習、実際にチームの一員として働くことを想定した法的責任の範囲、危機管理、報告書等の書類、連携する交通機関に関する学習も含まれる（Office of Travel Training District75 New York City Department of Education, 2015；五味ら [2017] 10-12）。今後、厚生労働省社会保障審議会障害者部会の議論で出たように訓練のための支援を充実させることを踏まえると、援護を中心とする講習プログラムをそのまま移動訓練を担う者の訓練プログラムとして適用できるものなのか検討・議論していくことも必要だろう。

今後の課題として、知的障害者の移動に関するカリキュラムを整理すること、欧米における

移動プログラムや従事者の講習を整理・分析すること、日本における地域の特性に応じた移動指導のあり方を検討すること等が挙げられる。

謝辞

質問紙調査にご協力を頂いたA特別支援学校の保護者の皆様、A特別支援学校の先生方に感謝申し上げます。

付記

本研究は、平成30年度科学研究費助成事業奨励研究（課題番号；18H00157）の研究成果の一部である。

註

- 1) 例えば、買い物学習の中で、買い物に行き帰ってくるまでのおよその時間や乗り物や交通規則に気をつけて通行することなどを総合的に学習をしたり、遠足や合宿で交通機関を使用したりするなど、実際の現実度の高い生活の中で生活に必要なことを学ぶ取り組みの中で移動に関わる内容の指導がなされてきた（東京教育大学附属小学校第五部・東京教育大学附属中学校特殊学級，1959）。
- 2) 個別支援型・グループ支援型・車輪送型のある移動支援事業に対し、個別給付の事業の同行援護、行動援護、重度訪問介護、居宅介護はあらかじめ作成されたサービス等利用計画に基づき、基本的にはマンツーマンでのサービスが提供されている（独立行政法人国立重度知的障害者総合施設のぞみの園 [2011] 8；厚生労働省社会保障審議会障害者部会，2015）。
- 3) 移動支援事業において通勤・通所・通学を目的とした移動支援を実施している自治体は35.5%であり、そのうち、訓練目的で実施している自治体は通勤訓練で65.8%、通所訓練で40.8%、通学訓練で35.2%であるから（みずほ情報総合研究所 [2016] 16）、訓練を目的とする支援は、全体では半数に満たないことが想定される。また個別給付の行動援護等では行動障害のある自閉症児者を主たる対象としており、訓練ではなく同行して移動中の援護・介護を行うサービスが主である（独立行政法人国立重度知的障害者総合施設のぞみの園 [2009]

28）。

- 4) 障害者の権利に関する条約第二十条には、本文に挙げた内容の他に、「障害者が質の高い移動補助具、補装具、支援機器、人又は動物による支援及び仲介する者を利用する機会を得やすくすること（これらを負担しやすい費用で利用可能なものとするを含む。）」、「移動補助具、補装具及び支援機器を生産する事業体に対し、障害者の移動のあらゆる側面を考慮するよう奨励すること」が含まれる。
- 5) 障害者権利条約に向けて、文部科学省中央教育審議会においても「通学時の支援やコミュニケーション手段の確保について、教育・福祉の連携や社会的支援の整備等の充実を図ることが望ましい」と指摘されている（中央教育審議会初等中等教育分科会，2012）。
- 6) 1960年代～70年代にニューヨーク市で開発された個別の移動指導プログラムは、福祉分野（親の会）と教育分野（公立学校教師）の共同開発を端緒としている。このプログラムは、現在のアメリカにおける移動指導プログラムの原型となっており、ニューヨーク市教育委員会特別教育学区（District75）は現在も全米で最大規模の移動指導プログラムを提供している。当プログラムは、学級担任ではなく、移動指導専門の教員によって、単独移動を目指す14～21歳の青年移行期の生徒に実施される。移動指導専門の教員は、朝の登校時・午後の下校時に移動指導をし、間の時間で校内での抜出しの移動指導や報告書の作成、対象生徒の経路や指導方法の検討などを行っている（本間ら，2013）。ニューヨーク市のプログラムは現在様々なかたちでアレンジされ、地域によっては福祉団体が主導し移動指導を行っている。
- 7) 本研究で用いる「大都市圏中心市」は、総務省統計局が実施した「平成27年国勢調査 7地域区分に関する用語」に依拠する（総務省統計局 [2015] 180）。
- 8) A特別支援学校1校の事例的調査であり、大都市圏中心市全体のニーズを十分に反映したものではない。地域差を明らかにするためには更なる調査が必要である。

引用文献

安部博志（1997）自閉症児の社会生活スキル訓練

- 一人通学の訓練プログラムの検討—— 特殊教育研究, 34 (5), 117-123.
- 中央教育審議会初等中等教育分科会 (2012) 共生社会の形成に向けたインクルーシブ教育システム構築のための特別支援教育の推進 (報告).
- 独立行政法人国立重度知的障害者総合施設のごみの園 (2011) 知的障害者・精神障害者が利用する移動支援における課題と重度の知的障害者・精神障害者が在宅生活を快適に暮らすために必要なサービスについての調査・研究報告書.
- 独立行政法人重度知的障害者総合施設のごみの園 (2009) 行動援護従業者養成研修テキスト (改訂版). 特定非営利活動法人全国地域生活支援ネットワーク.
- Easter Seals Project ACTION (2004) *Competencies for the practice of travel instruction and travel training*. Easter Seals Project ACTION.
- Easter Seals Project ACTION (2014) Transportation education in a school system module 2, in *Accessible community transportation in our nation*.
- 厚生労働省社会保障審議会障害者部会 (2015) 2015年10月15日社会保障審議会障害者部会 (第72回) 議事録/参考資料.
- 五味洋一・神山努・本間貴子・山田康広 (2017) 日本版Travel Training (交通移動支援プログラム) の開発—知的障害者における日常生活の移動に関するニーズ及び支援実態の把握—研究報告書. 交通エコロジー・モビリティ財団・バリアフリー推進事業報告書.
- 本間貴子・米田宏樹・野口晃菜 (2014) 1950年代末～1970年代初頭ニューヨーク市における「訓練可能」級精神遅滞者移動訓練 (Travel Training) プログラム開発の過程. 障害科学研究, 38, 79-92.
- 本間貴子・野口晃菜・米田宏樹 (2013) ニューヨーク市特別教育学区 (District 75) における移動訓練プログラム (Travel Training) の理念と内容. 第51回日本特殊教育学会発表論文集, P2-J-4.
- 警視庁 (2014) 自転車事故の推移 (平成26年12月末). http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/bicycle.files/001_26.pdf. (2019年2月13日確認).
- 警視庁 (2018) 自転車事故の推移 (2018年中). http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/bicycle.files/001_30.pdf. (2019年2月13日確認).
- 国土交通省 (2012) 都市における人の動き—平成22年全国都市交通特性調査集計結果から—.
- 国土交通省 (2018) 報道発表資料—東京圏で混雑率180%超の路線が12路線から11路線へ. 資料1: 三大都市圏の主要区間の平均混雑率の推移. 資料4: 東京圏における主要区間等の混雑の見える化. http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04_hh_000068.html (2019年2月13日確認).
- 文部科学省 (2018) 特別支援学校小学部・中学部学習指導要領 (平成29年4月公示).
- 文部科学省教育課程部会特別支援教育部会 (2016) 第6回 (平成28年2月22日) 配布資料/資料5.
- みずほ情報総合研究所 (2016) 地域生活支援事業における移動支援事業の実態調査. 平成27年度障害者支援状況等調査研究事業報告書. みずほ情報総研株式会社.
- 村上和子 (2013) 知的障害者の公共交通移動の可能性に関する研究—バス・鉄道による交通移動乗車実験—. 大分大学博士課程学位論文.
- 日本交通安全教育普及協会 (2018) 交通安全指導事例. <http://jatras.or.jp/shidoujirei.html> (2018年8月6日確認).
- Office of Travel Training District75 New York City Department of Education (2015) New travel trainers: Orientation class/ Administration, supervision and delimitation /Intersection 101 / Body position class / Emergency management.
- 大阪府交通安全協会 (2017) 大阪の交通安全白書.
- 東京教育大学附属小学校第五部・東京教育大学附属中学校特殊学級 (1959) 精薄児教育第四集. 東京教育大学附属特殊学級部.
- 齊藤康則 (2010) 知的障害児の一人通学に向けた移動支援: 特別支援学校と地域活動支援センターの協働. 山口学芸研究, 1, 93-111.
- 総務省統計局 (2015) 平成27年国勢調査 我が国人口・世帯の概観.
- Western Michigan University and Easter Seals Project ACTION (2004) *Competencies for the practice of travel instruction and travel training*. Washington, D. C.
- 2018.8.27 受稿、2019.2.7 受理 ——

Analysis of Special Needs for Traveling of Students with Intellectual Disabilities in Special Needs School in Japan: Preliminary Investigation for Developing the Travel Training for People with Intellectual Disabilities

Takako HOMMA^{*}, Yoko SUGITA^{*}, Fumio NEMOTO^{*} and Hiroki YONEDA^{}**

This study conducted a questionnaire survey regarding the transportation-related needs of students who are attending the A Special Needs School for Intellectually Disabled Children. The study was conducted in order to examine Travel Training/Transportation Education Programs for intellectually disabled children. As a result it was found, among other things, that "children from the elementary school level to the high school level tend to spend their after-school hours outside their homes," that "while, until high school, parents are responsible for training their children to deal with expansions in their living areas and means of transportation, many parents are unaware of the availability of training services," that "challenges unique to urban centers, such as the lack of traveling skills in crowded areas and not knowing how to respond to trouble, are being encountered on a daily basis," that "there is a high demand for training on how to pay attention to speeding bicycles and pedestrians on the sidewalk," and that "there is a high demand for training on how to respond to troublesome situations." 95 percent of parents said they desired opportunities for their children to receive Travel Training/Transportation Education.

Key words: Travel, Travel Training Program, Life functional skill for the children for the intellectual disabilities

^{*} School for the Mentally Challenged at Otsuka, University of Tsukuba

^{**} Faculty of Human Sciences, University of Tsukuba